



- Consultation publique sur les agrocarburants -

Comment concevoir un système de viabilité à long terme des biocarburants ?

De la question de la viabilité à long terme des biocarburants découle celle de notre consommation énergétique et de nos modes de développement sans cesse plus consommateurs de ressources non renouvelables et plus dégradant pour notre environnement. La mise en œuvre d'une véritable politique d'efficacité et de sobriété énergétique est un préalable indispensable à toute réflexion sur l'avenir des biocarburants (l'énergie la plus propre étant celle que l'on ne consomme pas).

Nos modes de vie sont à reconsidérer et notamment nos dépenses énergétiques. La relocalisation de l'économie permettra d'apporter une première réponse aux préoccupations écologiques et énergétiques auxquelles nous devons faire face. Nous croyons pour cela à la pertinence de l'échelle locale pour agir afin de mettre sur pied et de promouvoir des filières de production et de commercialisation en circuits courts générant moins de pollution et étant plus économes en énergie.

Nous demandons donc d'intensifier les efforts et les politiques pour relocaliser l'économie, réduire la demande de transport, développer des véhicules et des modes de transports alternatifs plus sobres, modifier les comportements en développant et en favorisant les transports collectifs.

Au-delà de ce processus qu'il faut à tout prix favoriser, les besoins énergétiques demeurent. La résolution du problème énergétique passe donc aussi par le développement de plusieurs filières renouvelables nous permettant d'assurer nos besoins. Parmi ces filières, la contribution de l'agriculture pourrait être importante, mais il faudra veiller à ce qu'elle ne concurrence pas la production d'aliments.

Parmi les agrocarburants pour moteur diesel, il en existe actuellement deux types : le diester (carburant industriel) et l'huile végétale pure (carburant fermier). Les filières à privilégier sont, bien entendu, celles présentant les meilleurs bilans environnementaux. Or actuellement, seule la filière huile végétale pure (HVP) produite, transformée et utilisée localement présente des bilans énergétiques et GES¹ très favorables (cf. rapport EDEN, 2006). Ainsi, utiliser de l'HVP² à la place du diester dans un moteur diesel permet de réduire par plus de 2 les émissions de gaz à effet de serre. De plus l'HVP a un bilan énergétique près de 1,5 fois plus favorable que le diester. Cela parce que l'HVP est obtenue par des procédés de fabrication relativement simples et économes en énergies tout comme en émission de GES.

Ainsi, selon le RAC-F³, « *la filière Huile Végétale Pure représente une alternative au gazole tant en terme d'EE⁴ qu'en terme de réduction des émissions de GES. Utilisée comme carburant pour les engins agricoles sur les lieux de production, elle constitue l'option la plus écologiquement soutenable, de part sa fabrication et son utilisation au niveau local* ».

¹ GES : Gaz à Effet de Serre

² HVP : Huile Végétale Pure

³ RAC-F : Réseau Action Climat-France – Note sur les biocarburants – Mai, 2006

⁴ EE : Efficacité Énergétique

Les intérêts environnementaux que présente cette filière sont considérables et en font par conséquent une filière à privilégier. Les autres filières d'agrocarburants produits en Europe à l'heure actuelle (éthanol et diester) présentent des bilans énergétiques et GES médiocres. Celles-ci doivent donc être abandonnées au profit de l'HVP et des agrocarburants importés qui présentent de bien meilleurs bilans.

Cependant, pour que ces filières soient durables et constituent une solution soutenable tant d'un point de vue agronomique qu'environnemental elles doivent respecter des conditions de production qui n'aillent pas à l'encontre de leurs intérêts énergétiques et climatiques.

Comment gérer l'incidence globale des biocarburants sur l'utilisation des terres ?

Outre l'efficacité énergétique et les émissions de GES, il est essentiel de considérer l'ensemble des impacts des filières agrocarburants sur l'environnement, en prenant en compte les risques que comporte un développement intensif de ces filières.

C'est pourquoi, il est absolument nécessaire d'imposer aux filières agrocarburants des pratiques conformes aux exigences du développement durable. Il s'agit d'un enjeu particulièrement important pour les cultures afin d'éviter que les impacts désastreux de l'agriculture intensive sur l'environnement l'emportent sur les avantages écologiques des agrocarburants au niveau des émissions de GES du transport.

Il est également primordial d'interdire l'importation à des fins énergétiques de produits agricoles ou dérivés de l'agriculture dont la production ne respecterait pas les critères de développement durable dans leur pays d'origine.

En Europe, les carburants fabriqués à partir de biomasse agricole sont issus de systèmes de production qualifiés de « grandes cultures » (céréales et oléoprotéagineux). Le principal enjeu lié à la production d'agrocarburants consiste en la durabilité et la reproductibilité environnementale de ces systèmes de production. Pour cela, il est indispensable de définir des principes de production rigoureux qui devront s'appliquer sous forme de contraintes réglementaires (cahier des charges de production, conditionnalité des aides...).

Aussi, nous demandons qu'un cahier des charges strict respectant les critères du développement durable soit élaboré pour tous les acteurs agricoles et industriels des filières d'agrocarburants. Précisons qu'un cahier des charges devra également être adapté aux agrocarburants importés et produits selon des modes de production différents de ceux européens (canne à sucre, palmeraie, etc.)

La définition d'un cahier des charges de production devra s'appuyer sur une approche globale de l'exploitation agricole et de son système de production. Concrètement, la première disposition à prendre consiste à limiter la surface dédiée à la production d'agrocarburants sur les exploitations afin d'allonger les rotations et de diversifier les assolements.

Ainsi, en ce qui concerne la production d'agrocarburants à base d'huiles végétales pures en Europe, nous considérons que les cultures d'oléagineux ne doivent pas dépasser 20 % de la SAU⁵ des exploitations.

Rotation et assolement sont en effet des éléments fondamentaux d'une approche agronomique pour limiter le recours aux intrants chimiques. Des assolements diversifiés et des rotations longues et équilibrées permettront de limiter le développement des parasites et de maintenir la fertilité du sol. La réduction des apports en intrants chimiques, permettra de réduire les consommations des ressources fossiles (pétrole) et de diminuer les pollutions à la source.

⁵ SAU : Surface Agricole Utile

Quelles sont les autres mesures nécessaires pour parvenir à une part de biocarburants de 10 % ?

Actuellement, sans soutien financier, les agrocarburants européens ne sont pas compétitifs comparés aux produits pétroliers. En France, en plus des aides agricoles accordées dans le cadre de la PAC⁶, les agrocarburants bénéficient d'une exonération partielle de la TIC⁷ (se substituant à la TIPP⁸).

La défiscalisation sur les agrocarburants devrait être proportionnelle aux intérêts environnementaux que ceux-ci permettent de tirer. Or, l'HVP est actuellement le carburant pour moteur diesel qui présente les meilleurs bilans environnementaux (bilans énergétiques et bilans GES). Son niveau de défiscalisation devrait donc être établi en conséquence afin de soutenir fortement cette filière qui représente à l'heure actuelle la solution la plus intéressante à la fois en terme d'efficacité énergétique que de lutte contre les changements climatiques.

Si cette filière ne permettra pas à elle seule d'atteindre (dans le cadre des conditions de production évoquées plus haut) les 10 % d'incorporation de biocarburants, elle pourra permettre de contribuer à l'indépendance énergétique des exploitations agricoles. Les capacités de production devraient également permettre de satisfaire les consommations en carburant des collectivités territoriales. Encore faudrait-il que cette filière soit soutenue d'un point de vue fiscal afin d'inciter fortement les collectivités à l'utiliser.

Nous demandons donc que la défiscalisation des agrocarburants soit proportionnelle à la réduction de GES entraînée et qu'elle bénéficie à l'ensemble des agents économiques de la filière concernée.

La défiscalisation des HVP peut être un véritable levier pour faire évoluer l'agriculture européenne vers des modes de production plus durables si la possibilité de vendre du carburant sans taxe est soumise au respect d'un cahier des charges de production. Permettre aux agriculteurs de vendre directement du carburant sera suffisamment motivant et générera suffisamment de revenu pour que des évolutions importantes des modes de production puissent être exigées. Ainsi, nous pouvons bâtir un contrat gagnant-gagnant entre les agriculteurs et la collectivité : la consolidation des revenus agricoles en échange d'une production d'énergie et d'un gain environnemental.

⁶ PAC : Politique Agricole Commune

⁷ TIC : Taxe Intérieure sur la Consommation

⁸ TIPP : Taxe Intérieure sur les Produits Pétroliers